

Опубликовано 31 мая, 2019 - 09:11

Производители ЦКК могут поднять стоимость вдвое



Как выяснил “Ъ”, проблема дефицита в РФ железнодорожных колес обостряется. Выксунский металлургический завод, один из двух основных поставщиков, разорвал долгосрочные контракты минимум с двумя предприятиями, не согласившимися с резким ростом цен. Собеседники “Ъ” не исключают, что другой поставщик, Evgaz, который пока цены не поднимал, тоже сделает это. По мнению аналитиков, конъюнктура подталкивает к повышению цен. Они ожидают нормализации ситуации лишь к концу 2020 года в связи с расширением мощностей российских игроков, импорта из Казахстана и Китая и падением спроса на вагоны.

Выксунский металлургический завод (ВМЗ, входит в Объединенную металлургическую компанию — ОМК — Анатолия Седых) резко поднял цены на железнодорожные цельнокатаные колеса (ЦКК), рассказали “Ъ” около десятка покупателей колес. По их словам, с середины мая от вагоноремонтных компаний стали поступать уведомления, что услуги ремонта с заменой колесных пар подорожали в связи с ростом закупочных цен на продукцию ВМЗ. Одно из предприятий подняло стоимость ремонта колесной пары на 90 тыс. руб. Другое уведомило, что цена ЦКК формируется контрагентами исходя из открытых аукционов ВМЗ и составляет 95 тыс. руб., в связи с чем стоимость колесной пары СОНК (старая ось—новые колеса) составит 219 тыс. руб.

Открытые аукционы, о которых идет речь, ВМЗ провел на электронной площадке Газпромбанка в конце апреля—мае на 7,2 тыс. колес. На них сформировалась невероятно высокая цена: предложения зачастую превышали 100 тыс. руб. При этом по договору с ТД РЖД, закупающим колеса для нужд дочерних предприятий монополии, ВМЗ поставляет 630 тыс. колес в 2018–2019 годах — по 27,2 тыс. за штуку, а еще месяц назад на рынке говорили о цене 40–50 тыс. руб. за колесо.

В ОМК говорят, что 95 тыс. руб. — не цена, заявленная ВМЗ, а среднее предложение победителей торгов и «предложенная максимальная спотовая стоимость ЦКК, отражающая существующую на рынке ситуацию высокого спроса, а также сложившуюся именно у этих покупателей острую потребность». На рынке ЦКК сложилась редкая ситуация, когда из-за отложенного спроса в предыдущие годы потребности в моменте превышают возможности производителей, объясняют в ОМК. Проведение аукциона обусловлено необходимостью «прозрачного механизма реализации объема колес, не законтрактованного по действующим договорам». В ОМК подчеркнули, что основной объем колес ВМЗ реализует по значительно более низким ценам.

Но собеседники “Ъ” в отрасли утверждают, что ВМЗ не ограничился продажей дополнительных объемов по ажиотажным ценам. Источник на крупном вагоноремонтном предприятии говорит, что после того, как оно не согласилось поднять цены по требованию ВМЗ, завод разорвал долгосрочный контракт, заместив его краткосрочными на два месяца. Формула цены по долгосрочному контракту не предусматривала резкого роста, поясняет собеседник “Ъ”. И хотя компания может привлечь поставщика к ответственности за разрыв контракта, там опасаются это делать при отсутствии твердых договоренностей с альтернативным контрагентом. Другой источник в вагоностроении говорит, что с их

компанией ВМЗ на днях в одностороннем порядке расторгнул пятилетний контракт и прекратил отгрузки. При этом юридических оснований для расторжения контракта покупатель не видит. В ОМК не комментируют, инициировала ли компания пересмотр ценовых условий долгосрочных контрактов.

«Повышение стоимости продукции ВМЗ — спекуляция в условиях дефицита колесных пар на рынке,— говорит собеседник “Ъ” среди операторов.— Операторское сообщество по-прежнему не видит роста российского производства ЦКК. К сожалению, государство никак на это не реагирует, успокаивая тем, что диск из Китая урегулирует ситуацию. На наш взгляд, эти поставки не решат проблемы полностью. Повышение цен со стороны ВМЗ почти на 50% подстегнет к такому шагу других производителей».

В Evraz, втором крупном российском производителе ЦКК, сказали, что не комментируют коммерческие отношения. Четыре источника “Ъ” среди покупателей колес говорят, что «Евраз НТМК» цену не поднимал. Два других собеседника добавляют, что, по слухам, компания планирует это сделать (один уточняет, что с июля). В ОАО РЖД ситуацию не комментируют.

«Для нас любой рост цен на колеса критичен,— подчеркивает источник на вагоностроительном заводе.— Под угрозой оказалось исполнение стратегических долгосрочных контрактов. Мы бы не хотели перекладывать расходы на своих заказчиков, а урегулировать ситуацию с поставщиком и получить обоснованную стоимость». «Галопирующий рост цен на продукцию “Выксы” и Evraz, занимающих доминирующее положение на рынке, заслуживает внимания со стороны ФАС в отношении ценовой политики этих структур вплоть до проверки наличия признаков картельного сговора,— уверен один из покупателей.— Спрогнозированный несколькими годами ранее дефицит колес умышленно не был учтен производственными программами производителей». Источник на рынке вагоноремонта говорит, что «сбытовая тактика, которой придерживаются производители колес, создает предпосылки для роста расходов ОАО РЖД в связи с предстоящим перезаключением контракта на поставку изделий».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что позиция ОМК понятна: цены колес по долгосрочным контрактам существенно ниже, чем сложившиеся на спотовом рынке. Однако речи о массовом расторжении долгосрочных контрактов пока не идет, и ОМК использует сложившуюся конъюнктуру, чтобы добиться от некоторых покупателей согласия на повышение цен более чем на 40%, говорит эксперт. «Дефицит колес в 2018–2019 годах во многом связан с отсутствием у производителей колес эффективного трейдингового бизнеса и неиспользованием возможностей формирования запасов в периоды низкого спроса в 2015–2016 годах»,— замечает он. По его мнению, ситуация постепенно нормализуется во втором полугодии 2020 года, когда снизится спрос на новые вагоны, ОМК и Evraz увеличат выпуск, а на свободный рынок будет поступать продукция казахстанского «Проммашкомплекта» и китайских производителей, взаимодействие с которыми налаживают операторы.

Автор

Наталья Скорлыгина

Автор фотографии

Виктор Чумачев

Источник

https://www.kommersant.ru/doc/3984977?from=four_business